

PIÈCE B

**NOTE DE PRESENTATION NON
TECHNIQUE**

SOMMAIRE

1. PRESENTATION DE L’AIRE D’ETUDE21

2. PLAN DE SITUATION23

3. CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET24

3.1. LE CONTEXTE ET LA CONCERTATION 24

3.2. LES OBJECTIFS DE L’OPERATION..... 26

4. PRESENTATION DU PROJET27

4.1 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET..... 31

4.1.1. Un ouvrage d’art franchissant l’A86 en passage inférieur 31

4.1.2. Aménagements d’accès à l’A86..... 32

4.1.3. Points d’échange sur le réseau viaire hors autoroute A86 34

4.1.4. L’aménagement du giratoire du Val de Grâce 35

4.1.5. La modification de la voirie locale autour du franchissement..... 36

4.1.6. La reconstruction du centre d’examen du permis de conduire..... 38

4.2 PRINCIPES D’ASSAINISSEMENT 39

4.3 INSERTION DU PROJET DANS L’ENVIRONNEMENT 41

4.3.1 Les contraintes d’aménagement 41

4.3.2. Les impacts du projet et son insertion 42

4.3.3. Les avantages induits du projet 43

4.4 EXPLOITATION ET ENTRETIEN DE L’AMENAGEMENT..... 43

4.5 CLASSEMENT – DECLASSEMENT 43

5. PLAN GENERAL DU PROJET44

6. ESTIMATION SOMMAIRE DU PROJET ET SON FINANCEMENT47

6.1 ESTIMATION SOMMAIRE DU PROJET (VALEUR AVRIL 2010)..... 47

6.2 FINANCEMENT DE L’OPERATION..... 47

7. CALENDRIER PREVISIONNEL47



1. PRESENTATION DE L'AIRE D'ETUDE

L'aire d'étude du projet de diffuseur sur l'A86 à Vélizy-Villacoublay est localisée dans la région Ile-de-France, à l'Est du département des Yvelines.

Vélizy-Villacoublay est une commune de l'agglomération parisienne, située à 9 kilomètres au sud-ouest de Paris à environ 14 kilomètres de centre à centre.

Commune des Yvelines, Vélizy-Villacoublay est implantée à l'extrémité sud-ouest du département, elle jouxte ainsi les départements des Hauts de Seine à l'est et de l'Essonne au sud.

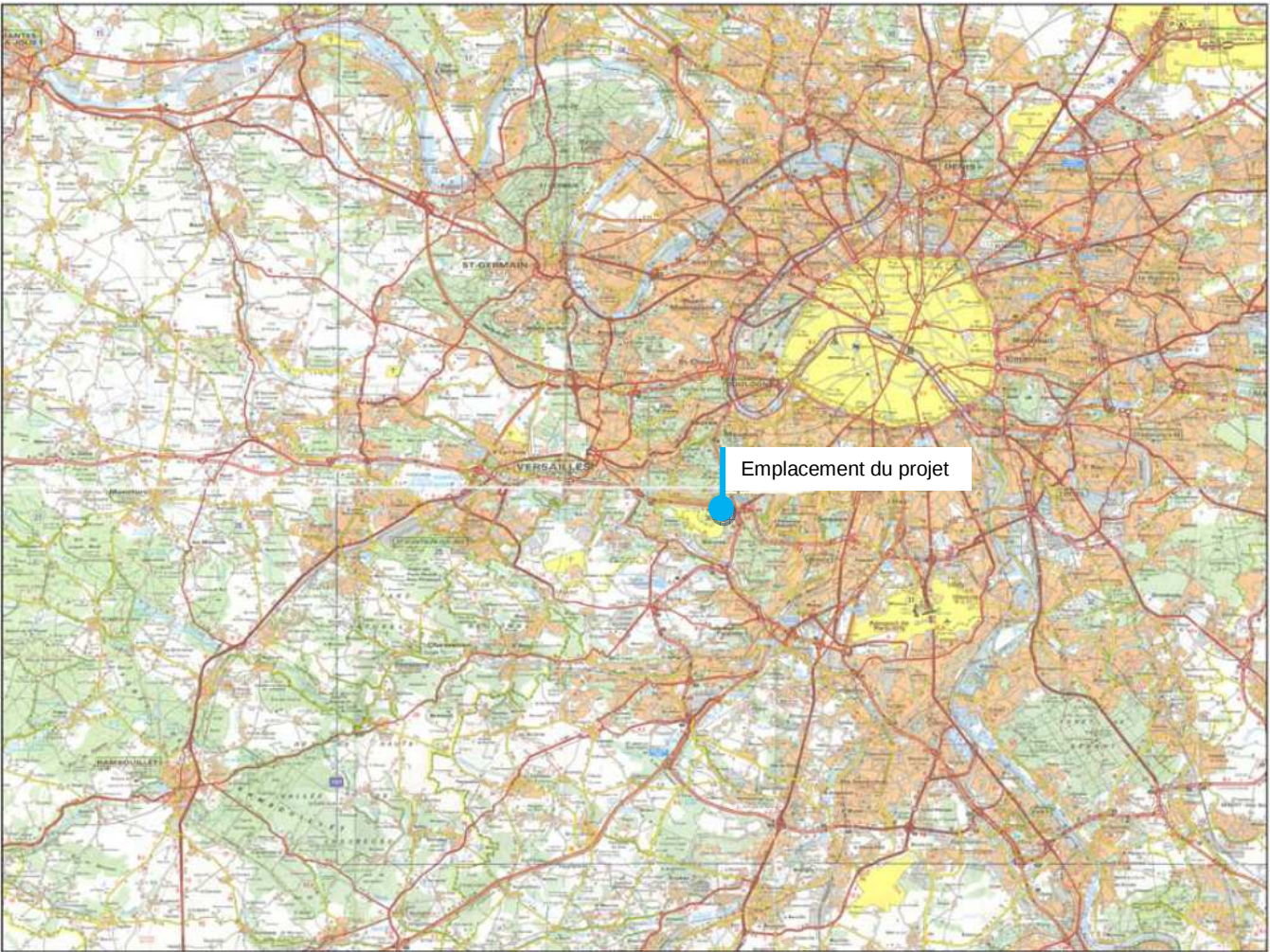
Vélizy-Villacoublay est limitrophe avec Viroflay et Chaville au nord, Versailles à l'ouest, Meudon et Clamart à l'est, Bièvres et Jouy-en-Josas au sud.

La ville est à la jonction de deux axes routiers majeurs, l'autoroute A86 et la route nationale 118, reliant Paris.

L'opération consiste en la création d'un nouveau diffuseur sur l'A86 situé au Sud du Centre Commercial et à l'Ouest de l'échangeur du Petit-Clamart qui relie l'A 86 et la RN 118, qui sont des voies particulièrement importantes au sein du réseau autoroutier d'Île-de-France.

Ces deux autoroutes offrent un large accès au territoire francilien. La N118 est une voie radiale qui assure le lien entre Paris et la province. Elle permet de traverser la première et la seconde couronne tandis que l'A86 est une voie en rocade qui marque grossièrement la limite entre la première et la seconde couronne. De cette manière, elles balayent les quatre principales directions :

- au nord :
la N118 mène directement au creux de la boucle de la Seine, desservant notamment des communes telles que Boulogne, Issy-les-Moulineaux, Sèvres, Meudon, et fournissant un accès à Paris,
- au sud :
la N118 se poursuit en seconde couronne, elle traverse le plateau de Saclay et dessert la vallée de Chevreuse avant de rejoindre l'A10,
- à l'ouest :
l'A86 permet de rejoindre rapidement Versailles ainsi que les aires urbaines de Montigny-le-Bretonneux et de Saint-Quentin-en-Yvelines, via la RN12,
- à l'est :
l'A86 rejoint Châtenay-Malabry et donne un accès rapide à l'aire urbaine du sud des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne.



Le site d'implantation du diffuseur s'inscrit en bordure extérieure de la première couronne parisienne et de l'urbanisation dense polarisée par Paris. Cette situation place le projet en articulation entre un espace d'urbanisation relativement dense au nord et à l'est et d'un espace plus aéré au sud et à l'ouest.

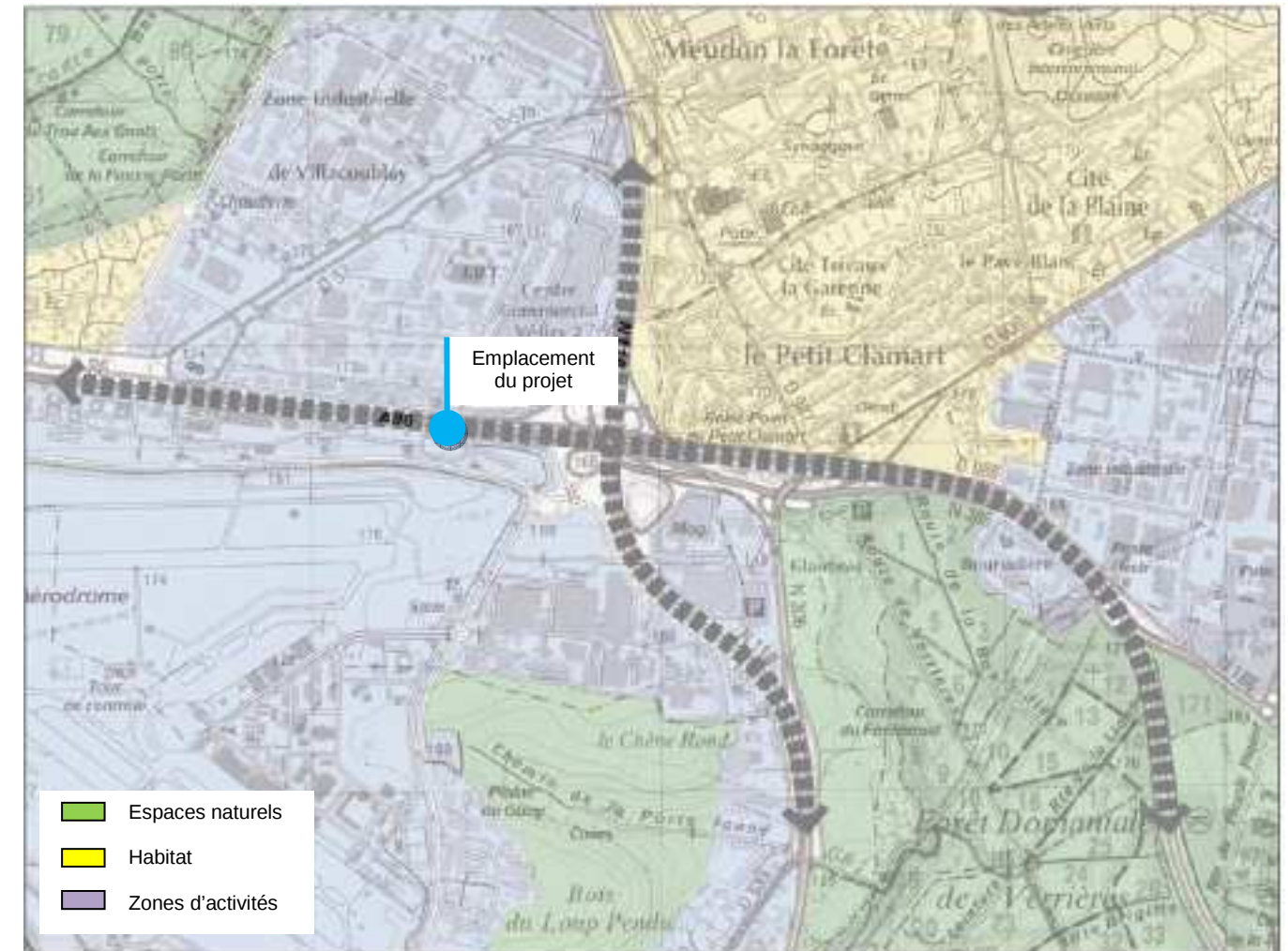
La zone du diffuseur est intégralement située sur le territoire de la commune de Vélizy- Villacoublay et se trouve encadrée par :

- la zone d'emploi de Vélizy et le Centre Commercial Régional Vélizy 2 au nord-ouest,
- l'aérodrome de Vélizy-Villacoublay au sud,
- les pôles PSA et Art de Vivre au sud-est,
- la zone d'habitation du Petit-Clamart à l'est de la N118.

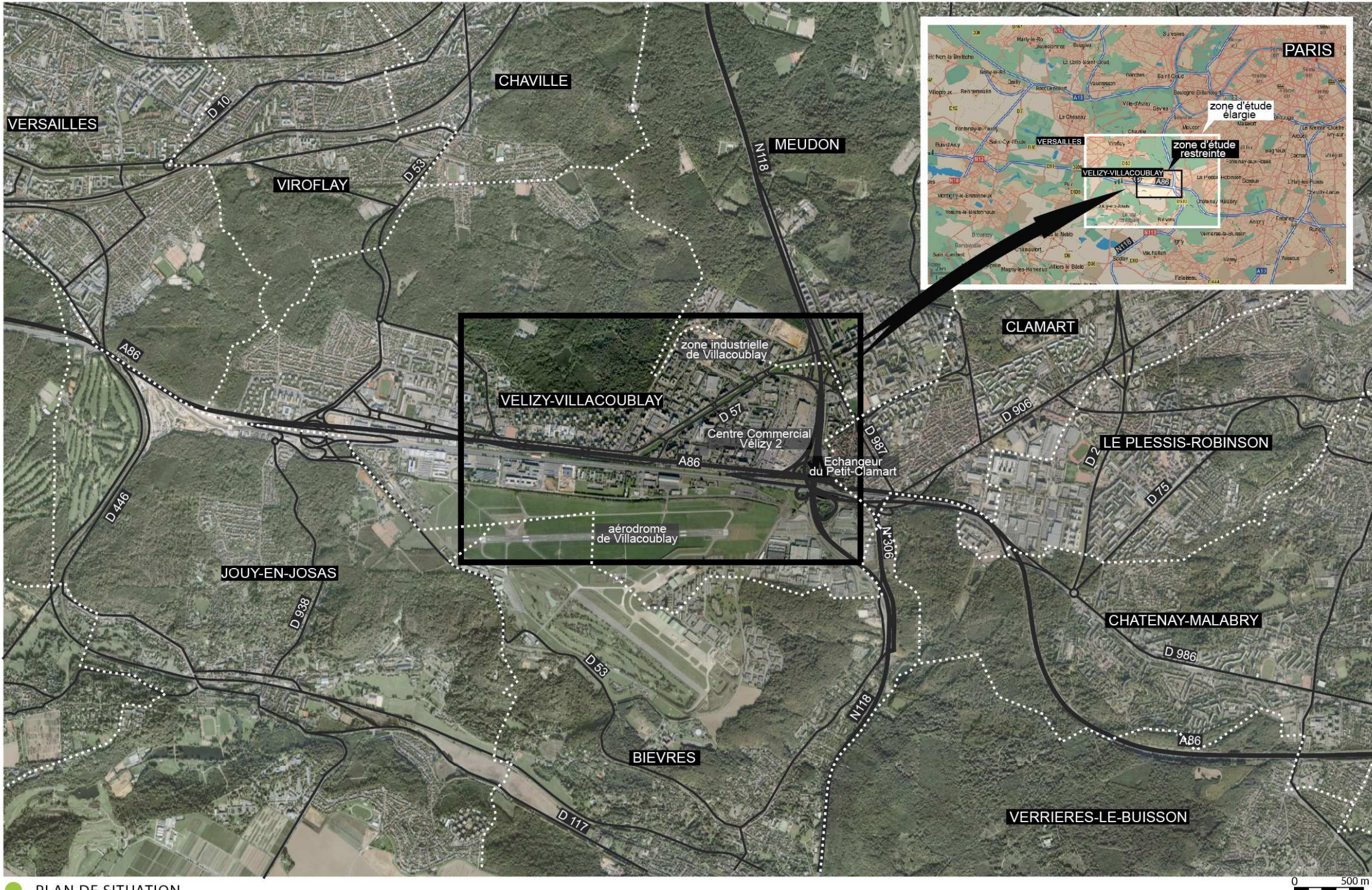
Le secteur proche du projet concentre des pôles d'emploi dynamiques sur les communes de Vélizy-Villacoublay et de Châtenay-Malabry et des zones d'habitat sur Clamart et Vélizy-Villacoublay. La trame urbaine est relativement dense au nord de l'A86 et se relâche au sud (aérodrome, forêt de Verrières, bois du Loup Pendu, ...). La zone sud fait cependant l'objet de projets d'urbanisation sur le moyen-long terme (ZAC du Val de Sygrie et bande entre l'A86 et l'aérodrome) qui viendront compléter les implantations de PSA et de L'usine.

Les fonctions assurées par le diffuseur de l'A86 sont les suivantes :

- entrée/sortie sur l'A86 en direction de Créteil
- entrée sur l'A86 en direction de Versailles
- échanges avec l'Avenue de l'Europe
- échanges avec la route militaire.



2. PLAN DE SITUATION



PLAN DE SITUATION



3. CONTEXTE ET OBJECTIFS DU PROJET

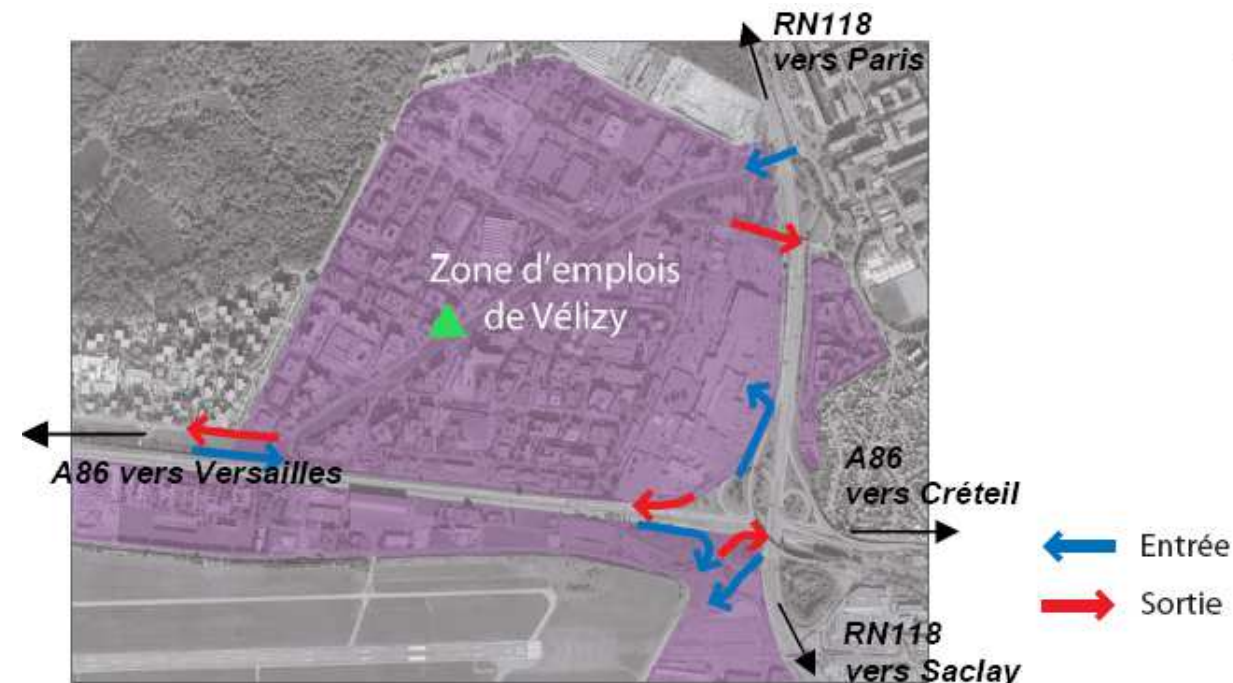
3.1. LE CONTEXTE ET LA CONCERTATION

Le secteur de Clamart-Meudon-Vélizy est relativement complexe. Infrastructures, activités, commerce et logements cohabitent et de nouvelles perspectives de développement apparaissent (réalisation de ZAC, expansions d'entreprises, centres commerciaux...).

L'importance stratégique de ce pôle économique et d'emplois a été confirmée à de nombreuses reprises, tant par l'Etat que par le Conseil général des Yvelines lors de l'adoption de son Schéma Départemental d'Aménagement pour un Développement Equilibré des Yvelines (SDADEY).

Conscient de la nécessité de trouver une solution aux difficultés de circulation dans les meilleurs délais, des études de trafic (avril à octobre 2007) ont été menées de concert avec les collectivités territoriales (Ville de Vélizy-Villacoublay et Conseil général des Yvelines) et le Centre Commercial Régional Vélizy 2 (Unibail-Rodamco/Auchan/Redevco/Esso).

Le réseau et les conditions de circulations actuelles



Les études de trafic ont montré :

- Réseau magistral très sollicité voire saturé aux heures de pointe du matin (de 7h à 10 h30) et du soir (de 17 h à 20h30)
- L'échangeur RN118/A86 est mobilisé pour des usages locaux sans lien avec sa fonction magistrale de gestion des flux de transit
- Les flux d'accès à la N118 sont concentrés sur l'avenue Morane-Saulnier (▲)
- Les fortes coupures (N118 et A86) concentrent les usagers sur peu d'itinéraires d'échanges, d'où les difficultés de circulation.

L'accessibilité aux zones d'emplois de Vélizy est fortement pénalisée par le fait que le réseau magistral assure simultanément des fonctions de transit et de dessertes locales.

Le développement de ce secteur se poursuivra dans les années à venir avec notamment sur la commune de Vélizy-Villacoublay la création d'environ :

- 1 300 logements supplémentaires,
- 110 000 m² de bureaux et d'activités représentant environ 4200 nouveaux emplois.

A proximité, la commune de Bièvre prévoit la création de bureaux, activités et hôtels qui généreront environ 2300 emplois, 13 000 m² de résidences personnes âgées et d'activités diverses et 7 000 m² de nouveaux logements.

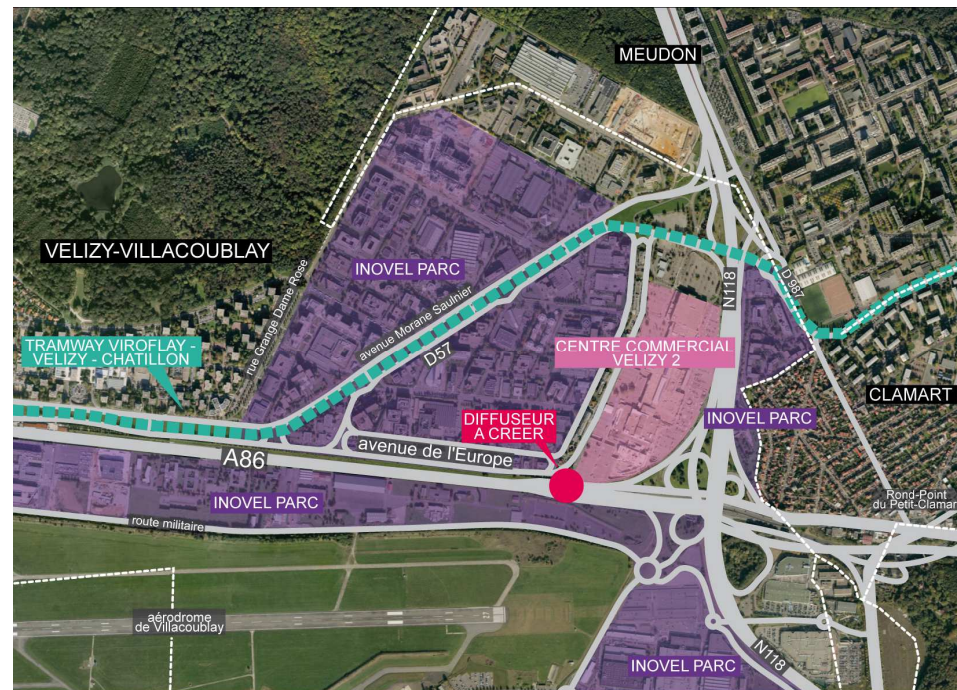
Le projet NOVEOS situé sur les communes de Clamart et du Plessis-Robinson générera environ 11000 emplois.

Au vu des circulations actuelles et des projets de développement attendus, les conditions de circulation ne peuvent que se dégrader.

Les études de trafic ont donc conclu à l'intérêt de réaliser un nouveau diffuseur au droit de l'avenue de l'Europe à l'ouest de l'échangeur A86/RN118.

En effet, ce nouveau diffuseur sur l'A86 améliorerait l'accessibilité aux zones d'emplois et au Centre Commercial Régional Vélizy 2. Il permettrait également, par une meilleure répartition des flux, de soulager l'échangeur N118/A86 ainsi que l'échangeur de Meudon, apportant ainsi une contribution importante à l'amélioration des circulations de ce secteur stratégique.

En 2008, un groupe de travail constitué de la copropriété du Centre Commercial Régional Vélizy 2, de la commune de Vélizy-Villacoublay, du Département des Yvelines, de la DRIEA-IF (ex DREIF) et de la DIRIF a élaboré le dossier d'étude d'opportunité du franchissement de l'A86.



Le projet fait partie des 9 opérations prioritaires de l'Etat dans le Département des Yvelines constituant le Programme de développement et de Modernisation des Itinéraires (PDMI) arrêté en date du 23/12/2009.

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipeement et de l'Aménagement d'Ile de France (DRIEA-IF) a été mandaté par le ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement en tant que maître d'ouvrage de l'opération. C'est donc l'Etat représenté par un de ses services qui est maître d'ouvrage.

Située dans le secteur urbanisé de la commune de Vélizy-Villacoublay, cette opération a fait l'objet d'une procédure de concertation publique en application de l'article L 300-2 du Code de l'Urbanisme.

Cette concertation a été organisée du 20 juin au 21 juillet 2011 dans la commune de Vélizy-Villacoublay. (Cf. pièce D : le bilan de la concertation et la délibération de la mairie de Vélizy-Villacoublay).

3.2. LES OBJECTIFS DE L'OPERATION

Les principaux objectifs de l'opération sont les suivants :

- Compléter le système d'échange actuel et le maillage du réseau local en reliant, via un nouveau franchissement de l'A86 sur la commune de Vélizy-Villacoublay, les secteurs Nord et Sud de l'A86 ;
- Améliorer l'accessibilité au secteur d'activités INOVEL PARC et au Centre Commercial Régional Vélizy 2 (INOVEL PARC situé au Nord et au Sud de la commune présente une concentration exceptionnelle d'entreprises de hautes technologies (1 000 entreprises dont Dassault Systèmes, Thalès, PSA...) ;
- Contribuer, par une meilleure répartition des flux, à l'amélioration des circulations sur le réseau local et magistral, en soulageant notamment l'échangeur RN118 / A86 des trafics locaux ;
- Améliorer les conditions de sécurité des échanges actuels avec l'A86 (éloignement des bretelles d'entrée et de sortie de l'actuel échangeur A86/RN118 par augmentation des distances d'entrecroisement) ;
- Améliorer l'accessibilité vers l'Ouest en direction de Versailles sur l'A86.

La réalisation d'un franchissement à l'ouest de l'échangeur A86/RN118 au droit de l'avenue de l'Europe accompagné de nouvelles bretelles d'entrée et de sortie sur l'A86 permettrait de répondre à ces objectifs.

4. PRESENTATION DU PROJET

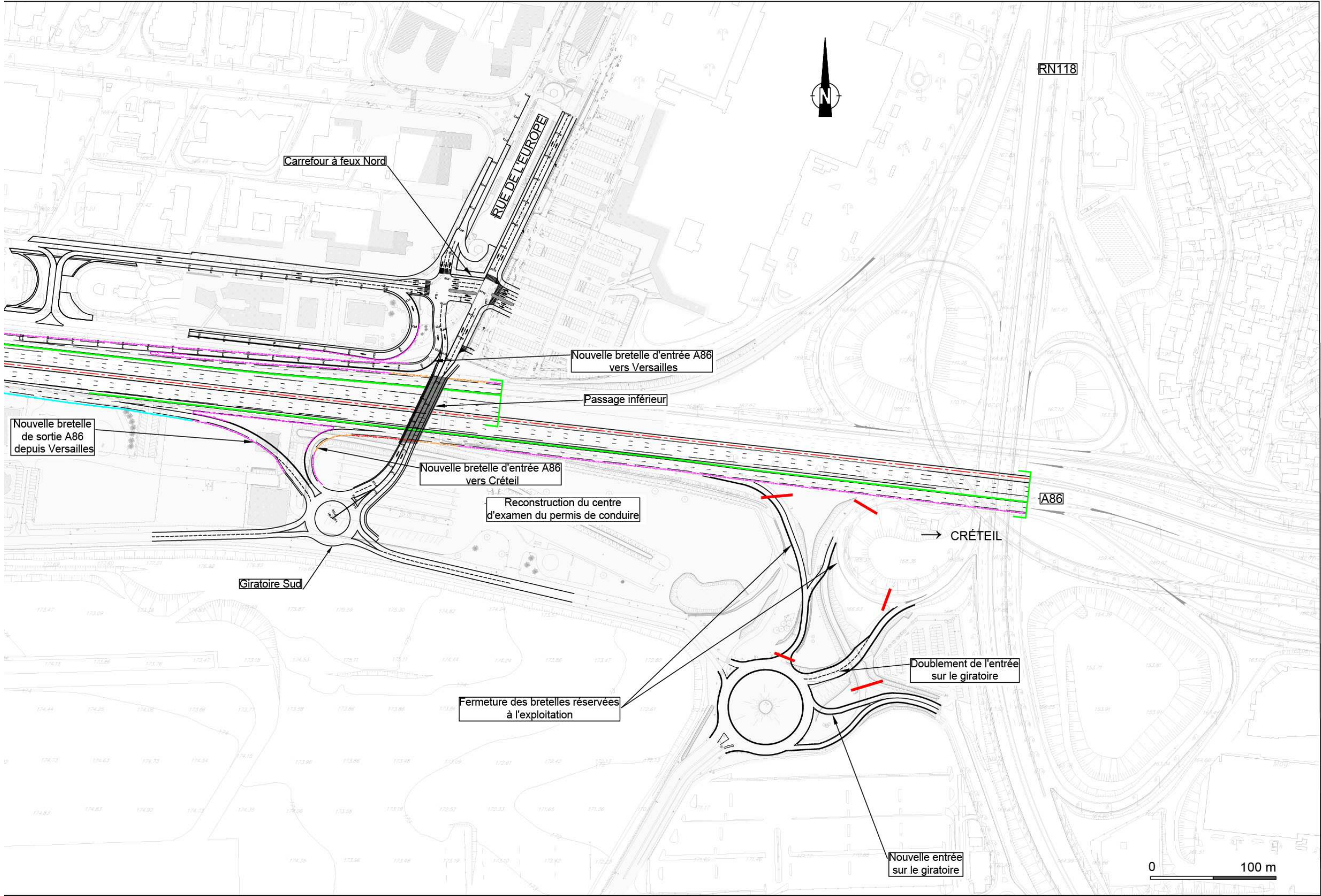
Lors des études amonts, deux variantes ont été étudiées : un passage inférieur sous l'A86 et un passage supérieur sur l'A86 (cf. pièce C : étude d'impact partie IV). La variante présentée ci-après est celle retenue, soit le passage inférieur qui fait l'objet du présent dossier d'enquête publique.

L'opération concerne la création d'un nouveau diffuseur sur A86 situé au Sud du Centre Commercial Régional Vélizy 2 et à l'Ouest du nœud autoroutier actuel de Vélizy qui relie l'A86 et la RN118.

Elle comprend la réalisation de :

1. Un ouvrage d'art franchissant l'A86 en passage inférieur ;
2. Aménagements d'accès à l'A86 (bretelle s'insérant au niveau de la collectrice Nord sur A86 intérieure; la fermeture à la circulation de deux bretelles existantes sur A86 extérieure et leur remplacement par deux bretelles au droit du franchissement créé) ;
3. Points d'échanges sur le réseau viaire hors A86 (création d'un carrefour à feux au Nord et d'un giratoire au Sud) ;
4. L'aménagement du giratoire du Val de Grâce ;
5. La modification de la voirie locale autour du franchissement ;
6. La reconstruction du centre d'examen du permis de conduire situé au Sud de l'A86.





La solution de franchissement en passage inférieur se présente sous la forme d'un ouvrage souterrain sous l'A86, permettant de faire passer une chaussée à 2x1 voie, un trottoir et une piste cyclable bidirectionnelle.

Côté Nord (zone d'emploi et centre commercial), cette solution implique la réalisation d'un carrefour à feux, rabaissé par rapport au terrain naturel, compte tenu des rampes d'accès à l'ouvrage relativement courtes et de la pente admissible pour la gestion des personnes à mobilité réduite.

Toutefois, le carrefour ainsi positionné en fin de rétablissement, implique une reprise de l'ensemble des accès existants aux parcelles privées le long de l'avenue de l'Europe dans sa section parallèle à l'A86 et impose une entrée dans le parking du centre commercial depuis le niveau -1.

Au nord, les aménagements envisagés facilitent la dilution des flux ; sortie à trois voies depuis le centre commercial, shunt vers le centre commercial directement depuis l'ouvrage, déboitement vers l'ouvrage sans charger le carrefour à feux nord et le maintien du retournement actuel avenue de l'Europe Ouest (du nord vers le sud).

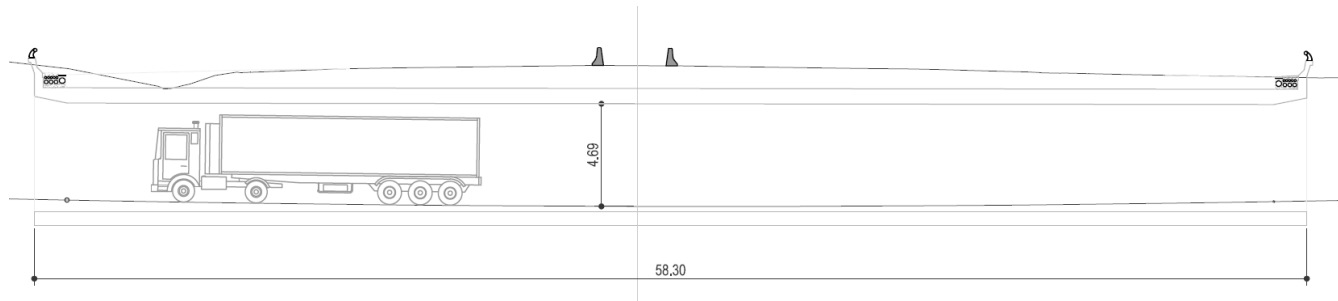
Côté Sud, le raccordement au terrain naturel nécessite un encaissement du giratoire prévu et implique des ajustements pour raccorder les accès/sorties depuis l'A86 et la connexion à la route militaire.

4.1 CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DU PROJET

4.1.1. Un ouvrage d'art franchissant l'A86 en passage inférieur

Les contraintes géométriques liées à l'implantation du franchissement restreignent la longueur des rampes d'accès, leurs pentes sont également limitées par les règles d'accessibilité et de circulation.

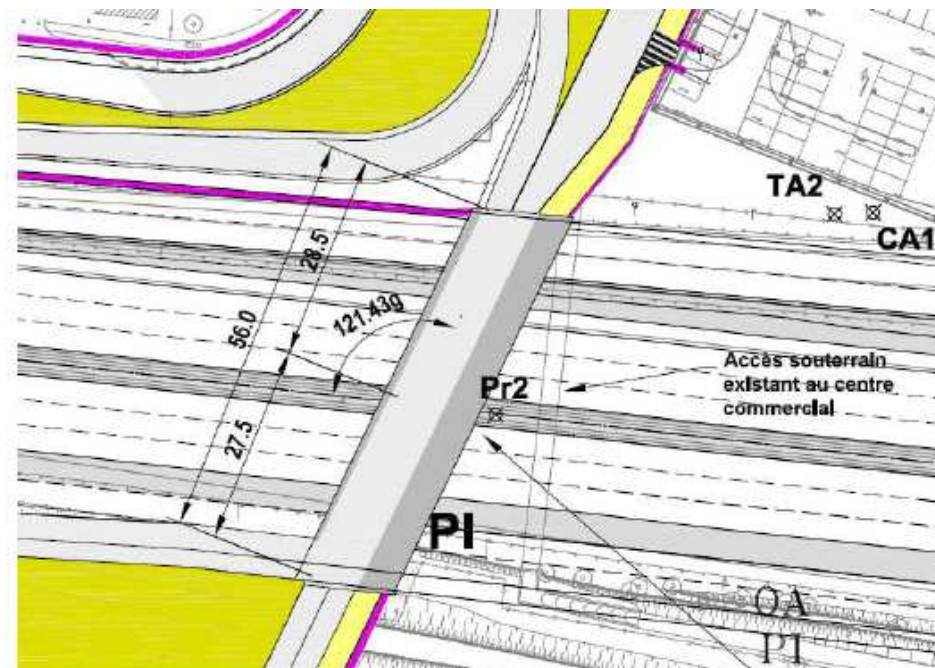
Ceci conduit à disposer l'ouvrage à une profondeur minimale sous l'A86.



La route de l'ouvrage passe sous la couche de forme de l'A86 et de ses bretelles. Au plus près la dalle supérieur passe à 50 cm sous la chaussée ce qui laisse la place d'aménager une structure de chaussée confortable.

L'ouvrage est un cadre fermé en béton armé.

L'ouvrage a une portée de L=56 m et une largeur de 13,50 m.



Vue en plan du franchissement

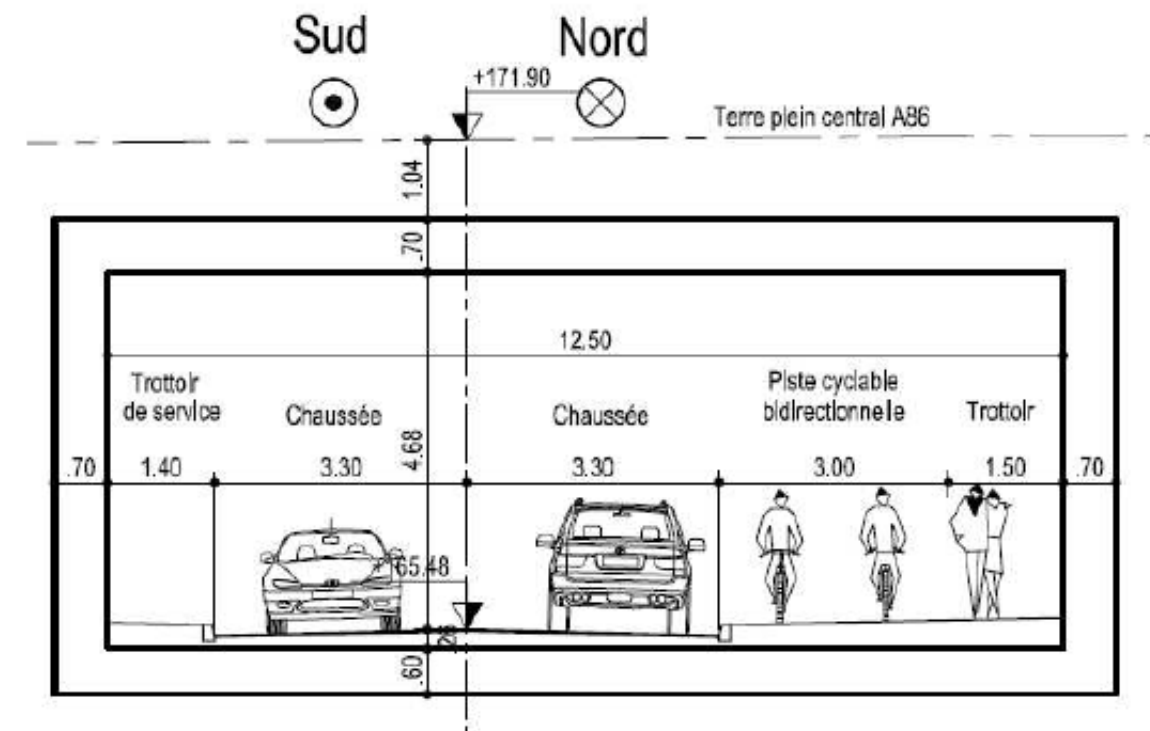
L'épaisseur de couverture au-dessus du cadre est variable et atteint environ 1m à l'axe de l'A86.

Le projet se compose :

- d'une chaussée routière à double sens de circulation constituée d'une voie unique (2x1 voie)
- un trottoir et une piste cyclable bidirectionnelle
- un trottoir sécurisé afin de permettre la traversée des piétons.

Les contraintes suivantes ont été respectées vis-à-vis des normes :

- les voies routières ont une largeur de 3.00 m minimum,
- un trottoir dispose d'une largeur de 1.40 m,
- deux sens de circulation pour les cycles sont assurés avec une largeur de 1.50 m minimum chacun,
- l'assiette carrossable mesure au minimum 7.50 m afin de permettre le passage d'un véhicule prioritaire en plus des deux sens de circulation ou le dépassement d'un véhicule en cas de panne sous l'ouvrage.



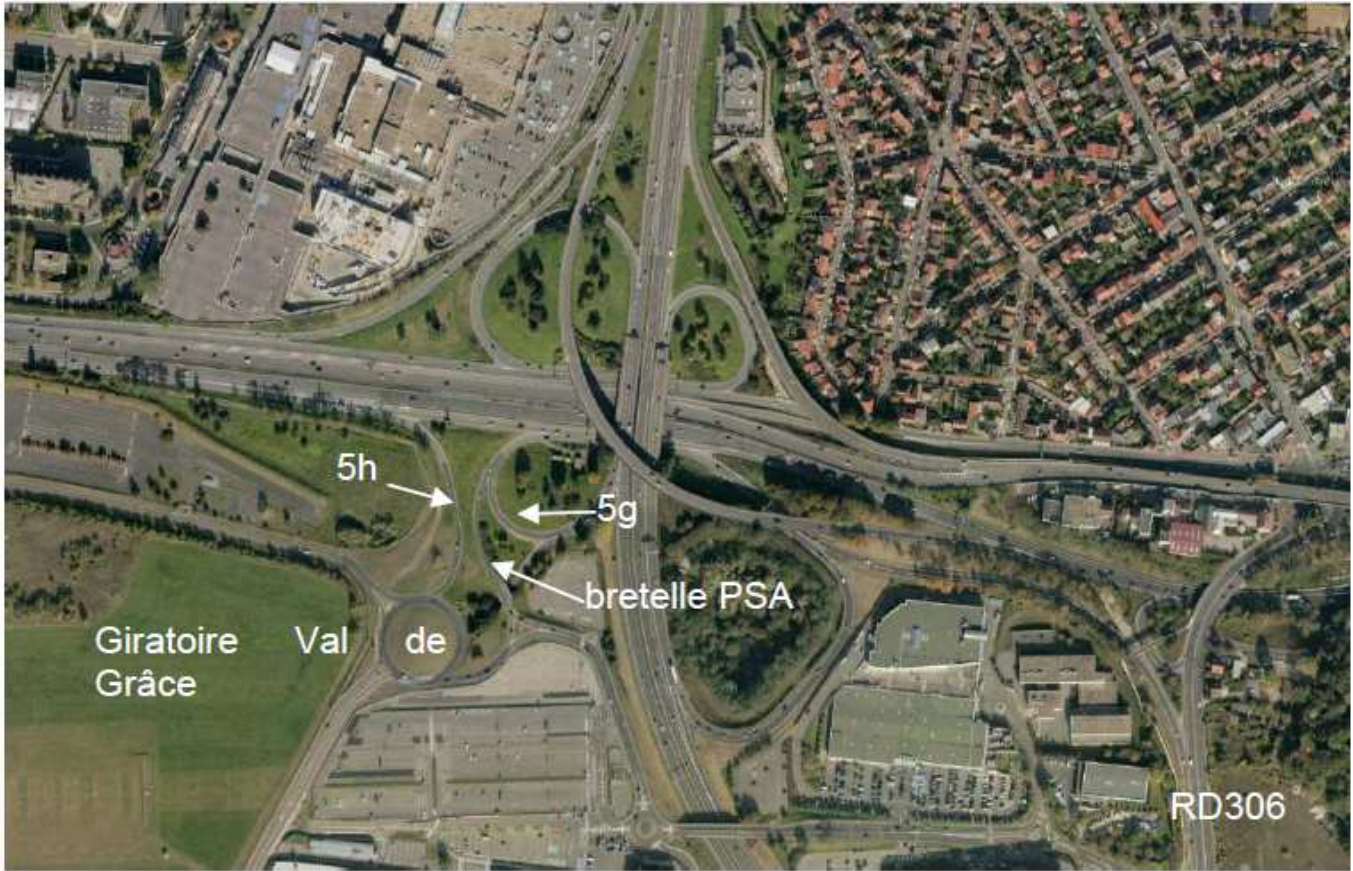
4.1.2. Aménagements d'accès à l'A86

Entrées successives sur la collectrice Nord : nouvelle bretelle d'entrée A86 Versailles

La collectrice¹ Nord de l'A86 est exploitée à 2 voies par adjonction de la bretelle RN118 Nord (située à l'Est de l'ouvrage d'art franchissant l'A86 en passage inférieur).
Une nouvelle bretelle d'entrée sur l'A86 s'insère sur cette collectrice nord au droit de l'Avenue de l'Europe (située à l'Ouest de l'ouvrage d'art franchissant l'A86 en passage inférieur).
L'insertion de la collectrice sur A86 se fera par rabattements successifs des 2 voies.
Cette implantation nécessite le prolongement de la collectrice nord existante avant l'insertion sur le flux principal de l'A86.

Entrée / sortie sur la collectrice Sud : fermeture à la circulation des deux bretelles existantes (entrée/sortie) sur A86 extérieure et création de deux nouvelles bretelles (entrée/sortie) au droit du franchissement créé

Le projet des bretelles d'entrée/sortie sur l'A86 depuis le futur giratoire Sud (Cf chapitre 4.1.4) reprend des fonctions déjà existantes dans l'échangeur actuel. Elles remplacent les bretelles d'entrée et de sortie existantes du giratoire du Val de Grâce qui seront fermées à la circulation.



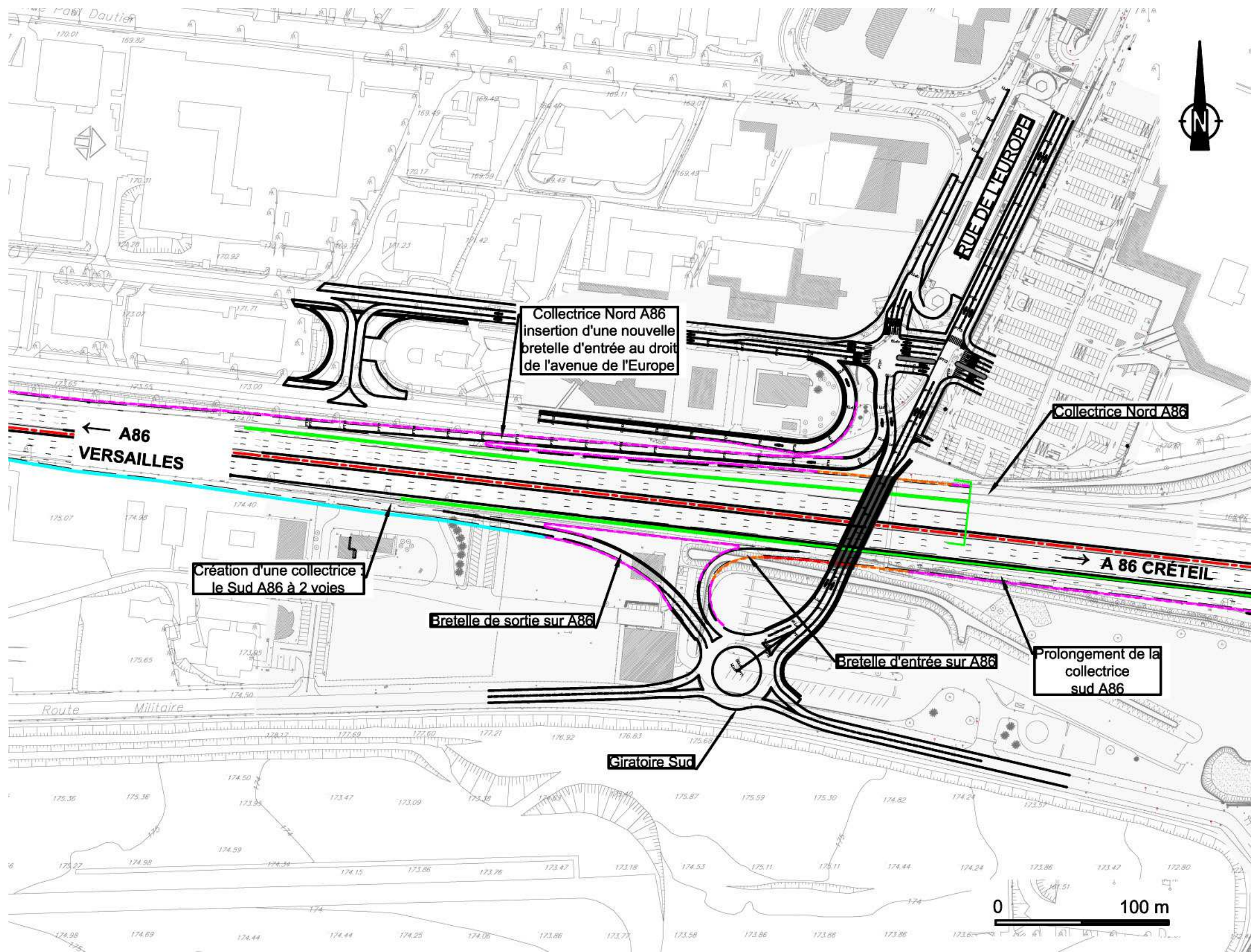
Fermeture des bretelles 5g, 5h et PSA à la circulation
(Ces bretelles seront conservées pour l'exploitation uniquement)

La reconfiguration de ces fonctions nécessite le prolongement de la collectrice sud et permet d'améliorer la longueur d'entrecroisement avec l'échangeur de la RN118, ce qui améliore les conditions de circulations difficiles à cette hauteur de l'A86.

La création d'une collectrice à 2 voies en sortie d'A86, avec embranchement des 2 voies, l'une poursuivant en direction de l'Est, et l'autre sortant vers le giratoire Sud permettra un écoulement du trafic à long terme (2030).

Les modifications des voies de sorties en déboitement de l'A86 dans le sens Versailles – Créteil posent un problème d'impact sur le bâti militaire situé en bord d'A86 sud si les normes sont respectées. Par conséquent des longueurs minimum dérogatoires aux normes routières sont effectuées pour éviter d'impacter au maximum le bâti militaire.

¹ Dans un échangeur, une collectrice est une voie collatérale qui recueille les courants de circulation venant de la bretelle (entrant) et de l'axe principal (sortant), puis les redistribue.

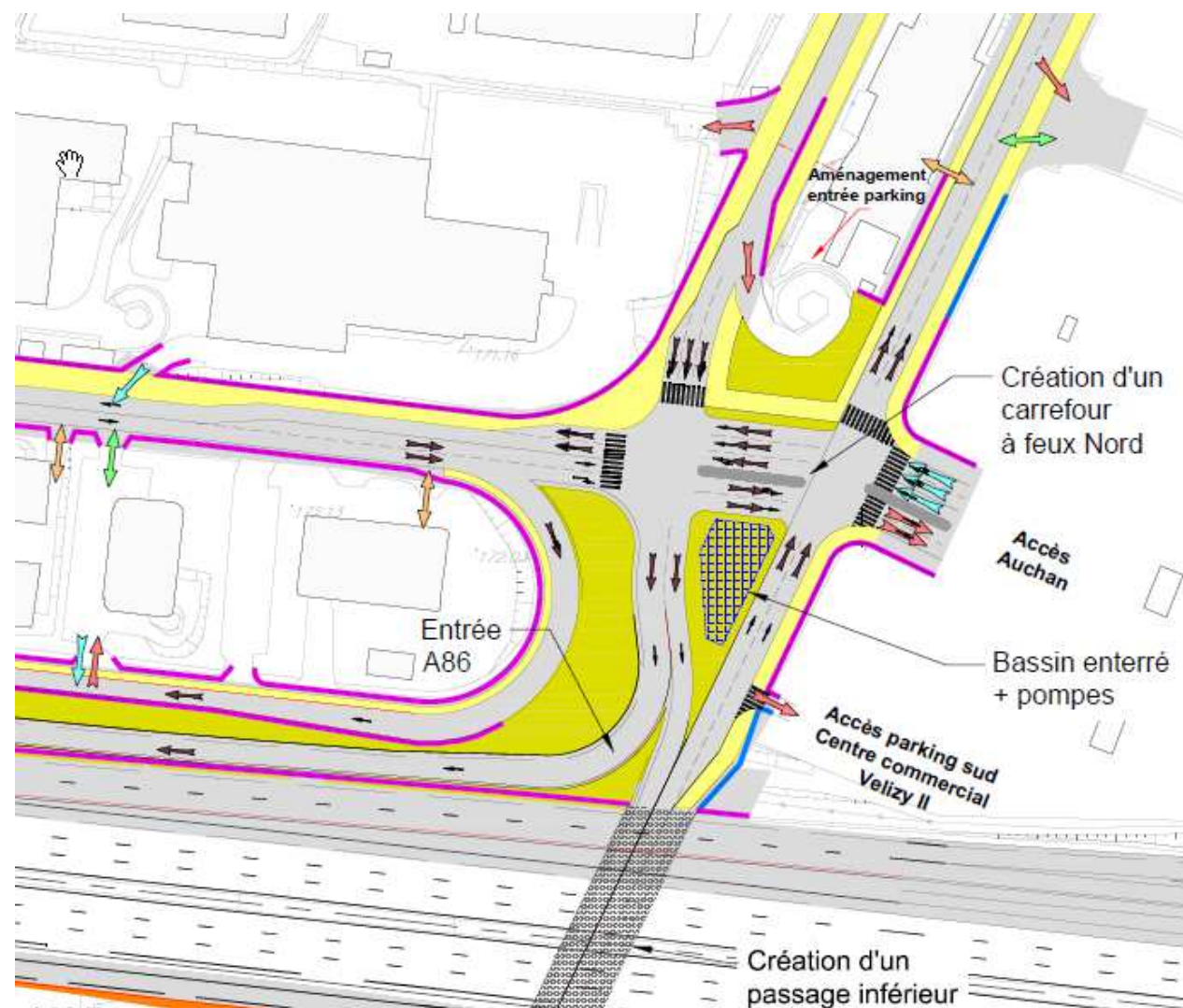


4.1.3. Points d'échange sur le réseau viaire hors autoroute A86

Création d'un carrefour à feux au Nord

Sur l'avenue de l'Europe, un carrefour à feux permettra de connecter celle-ci à la nouvelle voie de franchissement. La solution du carrefour à feux a été privilégiée afin d'améliorer la gestion des flux piéton et pour conserver une logique d'aménagement sur la totalité de l'avenue de l'Europe, récemment équipée de carrefours à feux.

Il s'agit d'un carrefour à feux, s'inscrivant sur la largeur actuelle du terre-plein central. Il permet l'accès au centre commercial en entrée et en sortie depuis et vers le franchissement, ce qui permet de limiter les reports de trafic sur l'avenue de l'Europe.



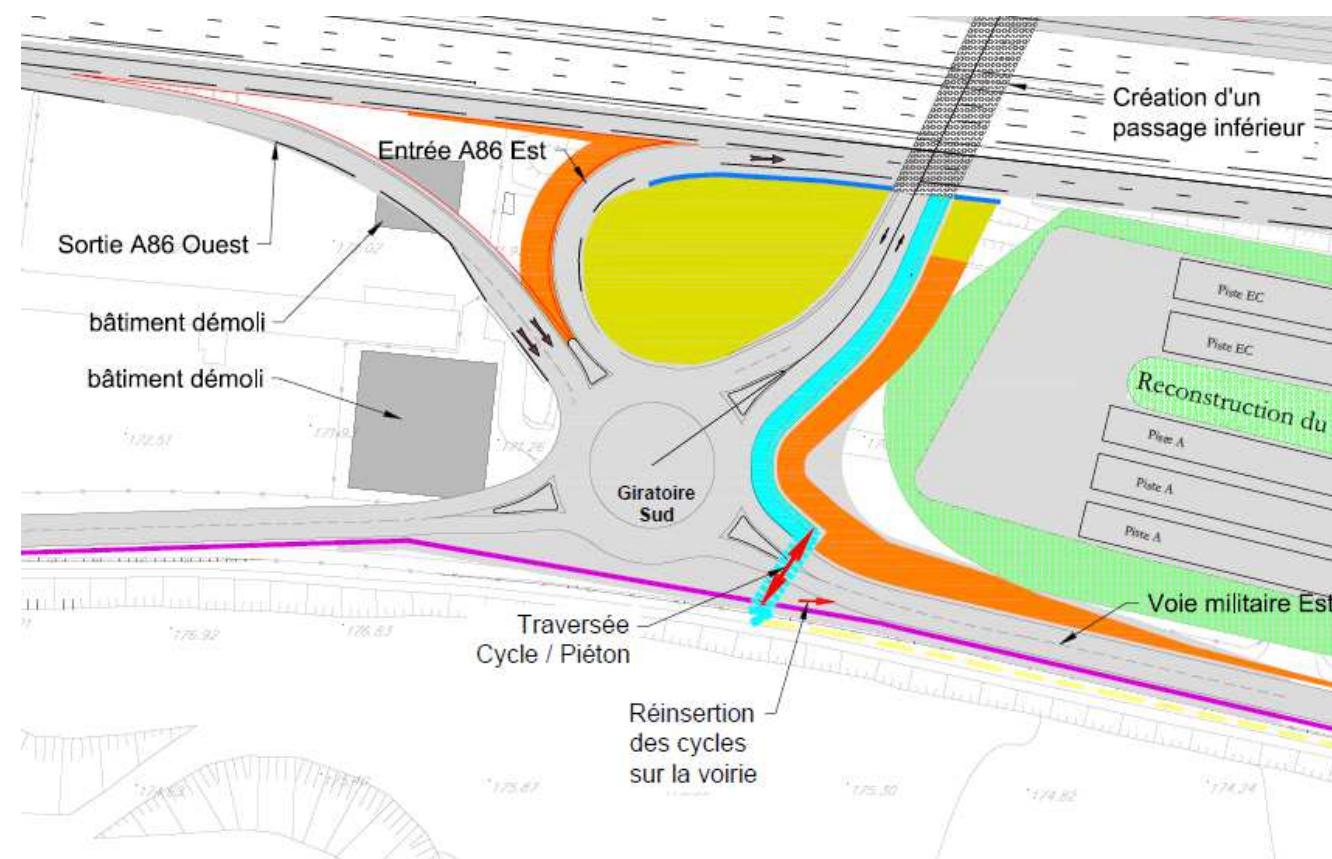
Carrefour à feux au Nord

Création d'un giratoire au Sud

La création du giratoire sud permet de relier la route militaire de Vélizy avec l'entrée/sortie de l'A86 et l'ouvrage de franchissement, il s'implante sur l'actuel terrain du centre d'examen du permis de conduire.

Chacune des branches du giratoire est à double sens. Cette configuration permet en particulier de faciliter le mouvement avenue de l'Europe vers A86 ce qui permet d'orienter rapidement les flux vers A86 et améliore le fonctionnement du giratoire. D'autre part, le regroupement des branches d'entrée et de sortie sur l'A86 permet de maximiser la longueur d'entrecroisement évoquée au chapitre précédent.

Le giratoire sud présente un rayon extérieur de 22m et une largeur d'anneau de 8m. Une surlargeur roulable de 2m pourra être réalisée afin de faciliter la giration des poids lourds.

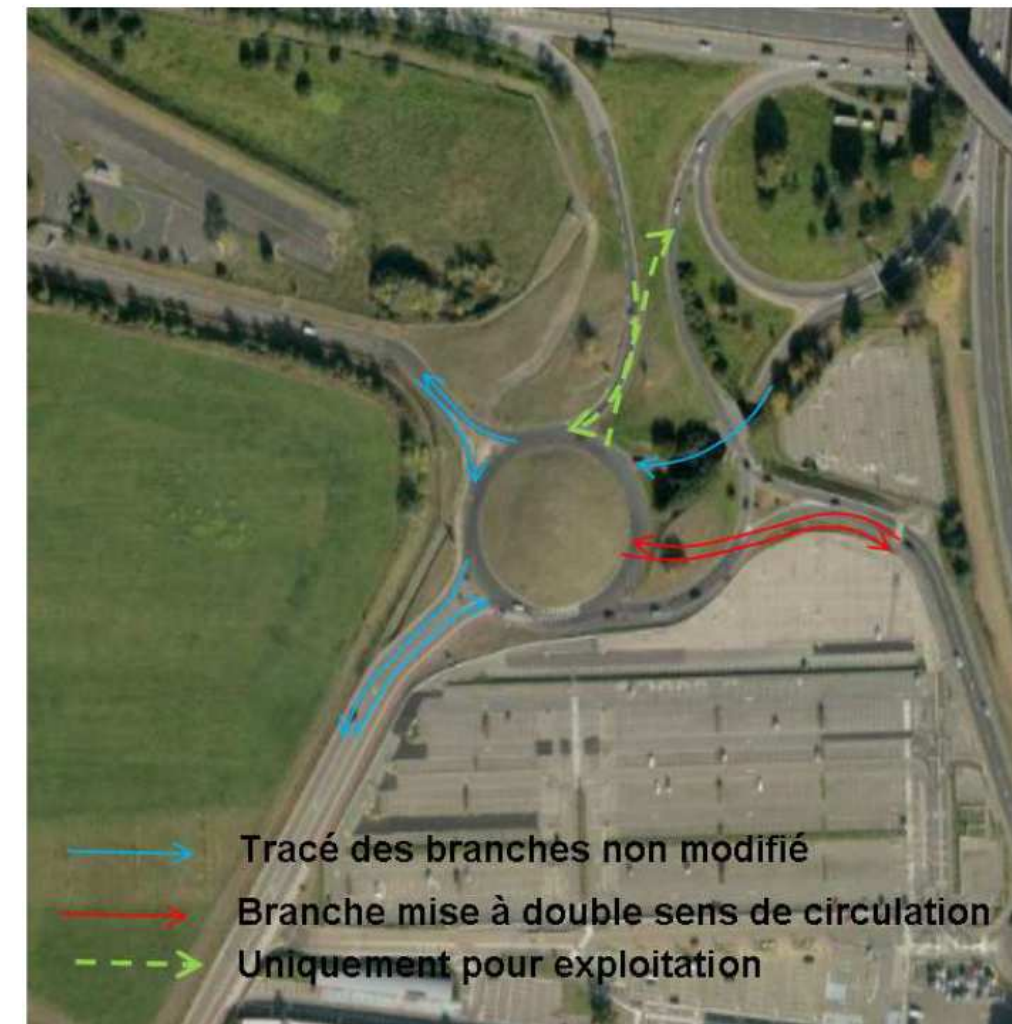


Giratoire au Sud

Le giratoire du Val Grâce est réaménagé en adéquation avec les fonctions du nouveau giratoire Sud plus à l'ouest (décalage des entrées/sorties 5h et 5g du giratoire du Val de Grâce sur le giratoire Sud) et pour permettre à long terme, des conditions de circulation satisfaisantes.

Ainsi, la solution proposée met à double sens la rue André Citroën sans modifier le nivellement des différentes branches, les bretelles fermées à la circulation (5h et 5g) sont conservées pour l'exploitation uniquement et condamnées par des glissières démontables.

Une entrée à deux voies sur le giratoire est aménagée sur la branche 5i au lieu de l'entrée à une voie actuelle afin d'assurer un écoulement fluide de la circulation future.



4.1.5. La modification de la voirie locale autour du franchissement

Modification des circulations sur la partie Nord de l'A86

Au nord, le restaurant « Courte Paille » est directement impacté et sera démoli et remplacé par un carrefour à feux modifiant les sens de circulation.

Il s'agit d'un carrefour à feux s'inscrivant sur la largeur actuelle du terre-plein central. Ce carrefour à feux à 4 entrées et 4 sorties permet d'assurer les échanges entre le franchissement, la bretelle d'accès à l'A86 vers Versailles, l'accès en entrée et sortie au Centre Commercial Régional Vélizy 2 et l'avenue de l'Europe vers le Nord et vers l'Ouest.

Les sens de circulations actuels sont maintenus à l'exception d'une section de l'avenue de l'Europe (côté Ouest) qui est mise en double sens.

Une adaptation du bâti sur la frange centrale de l'avenue de l'Europe nord devra être effectuée afin de conserver les usages de ces bâtiments. Il est nécessaire de reprendre convenablement l'intégralité des raccordements routiers et piétons des parcelles privées au futur projet sur l'avenue de l'Europe Ouest pour en assurer les continuités (rétablissement des entrées/sorties tous modes pour chaque bâtiment).

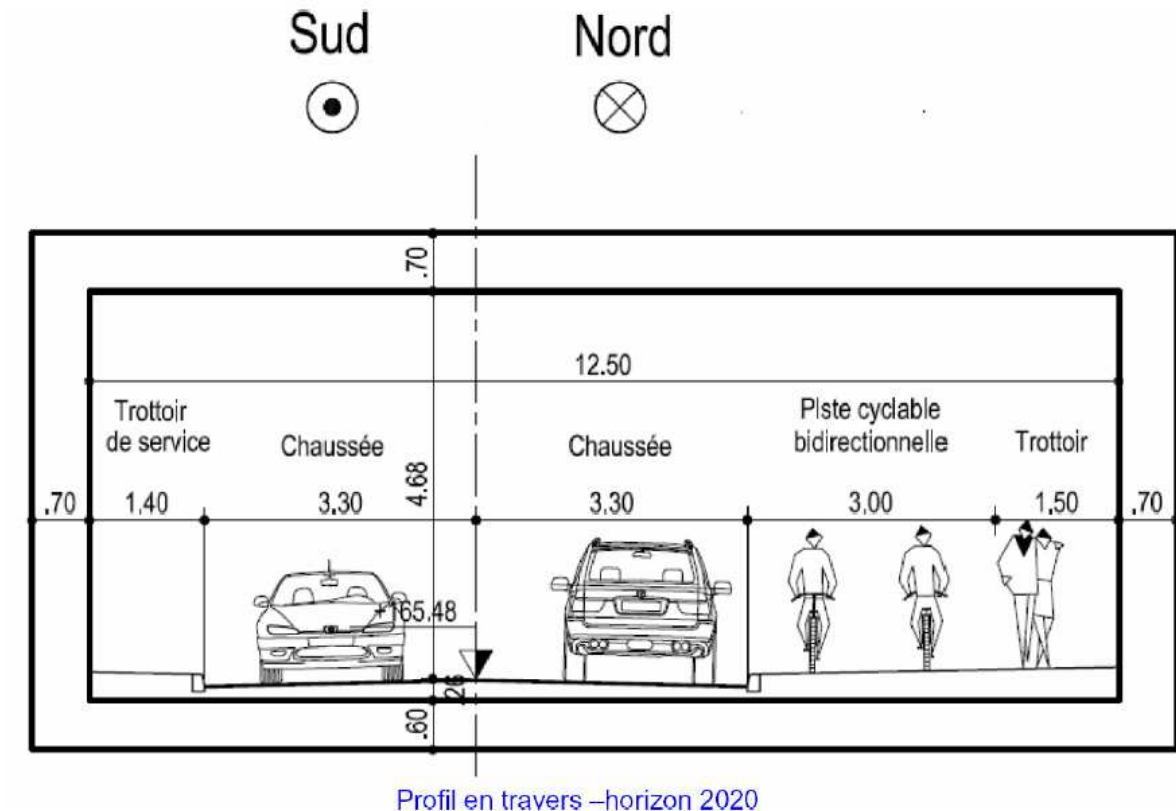
Les transports en communs

L'arrivée prochaine du tramway et la création de la gare routière au nord sur l'avenue Morane Saulnier, entraînent la refonte complète du réseau de transport.

Les modes doux

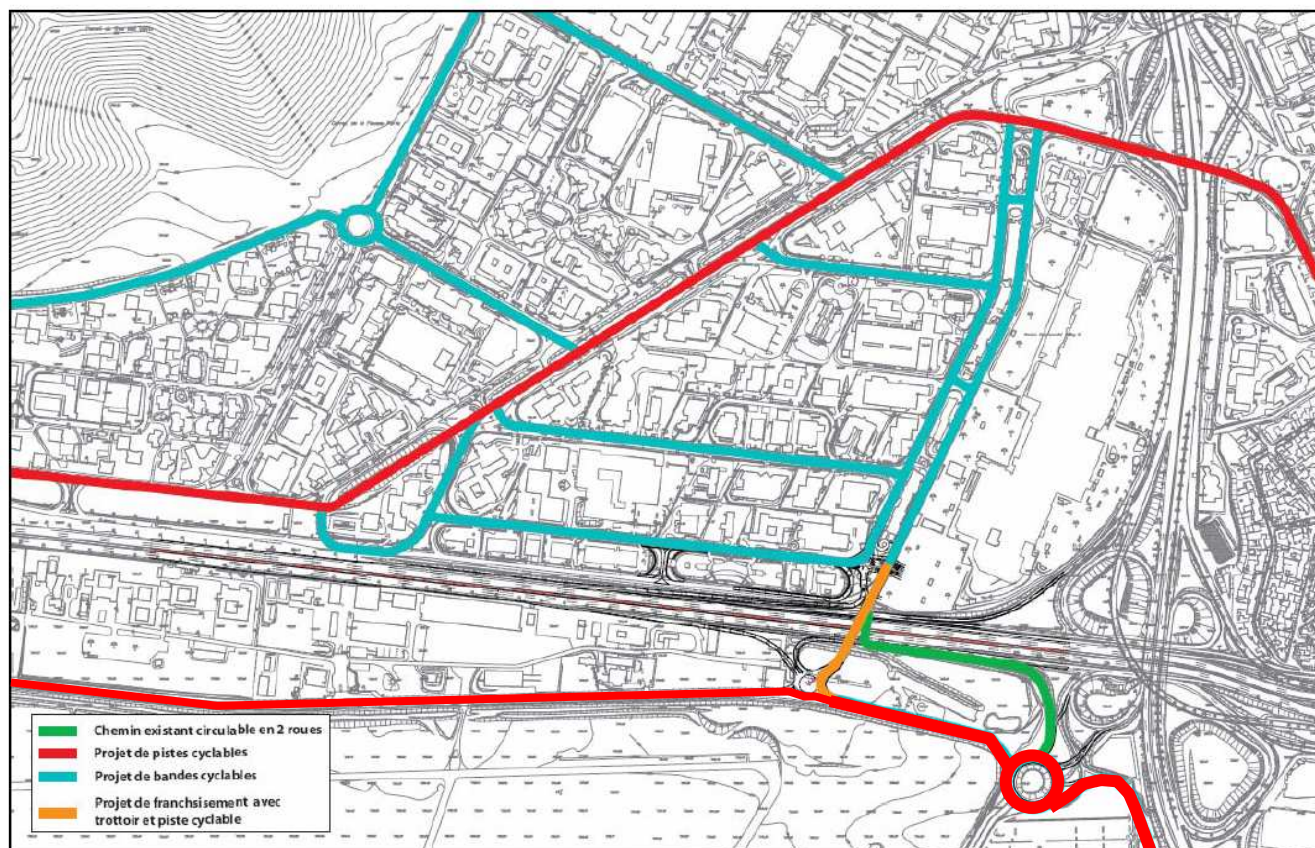
Actuellement, il n'existe pas de continuité réservée aux vélos sur le réseau communal. Un passage souterrain existe, au droit du projet de franchissement de l'A86. Ce passage est en mauvais état mais reste emprunté par un certain nombre d'utilisateurs (piétons et cyclistes).

Le projet de franchissement de l'A86 intègre les circulations douces (piétons et cycles), ce qui améliorera la qualité des échanges doux entre le nord et le sud de l'A86.



Au-delà du franchissement actuel (identifié en orange sur la carte en page suivante), seuls les piétons sont pris en charge sur les trottoirs du réseau local. Les cycles sont renvoyés sur des bandes cyclables encore en projet.

En lien avec les aménagements en cours sur le secteur, et plus particulièrement l'arrivée du tramway T6, une piste cyclable sera réalisée le long du tracé du tramway sur l'avenue Morane Saulnier.



Source : Ville de Vélizy Villacoublay / Cartographie : AM Environnement

Au nord, à l'issue du franchissement de l'A86, les cyclistes sont pris en charge jusqu'au carrefour à feux sur un aménagement dédié (trottoir mixte) dans le cadre du projet de franchissement. Sur la voirie communale, la ville de Vélizy-Villacoublay prévoit une continuité douce sur l'avenue de l'Europe Nord jusqu'à la station de tram à l'intersection avec l'avenue Morane Saulnier.

Au sud, l'aménagement dédié aux cycles et aux piétons entre le franchissement et le giratoire du Val de Grâce se fera part :

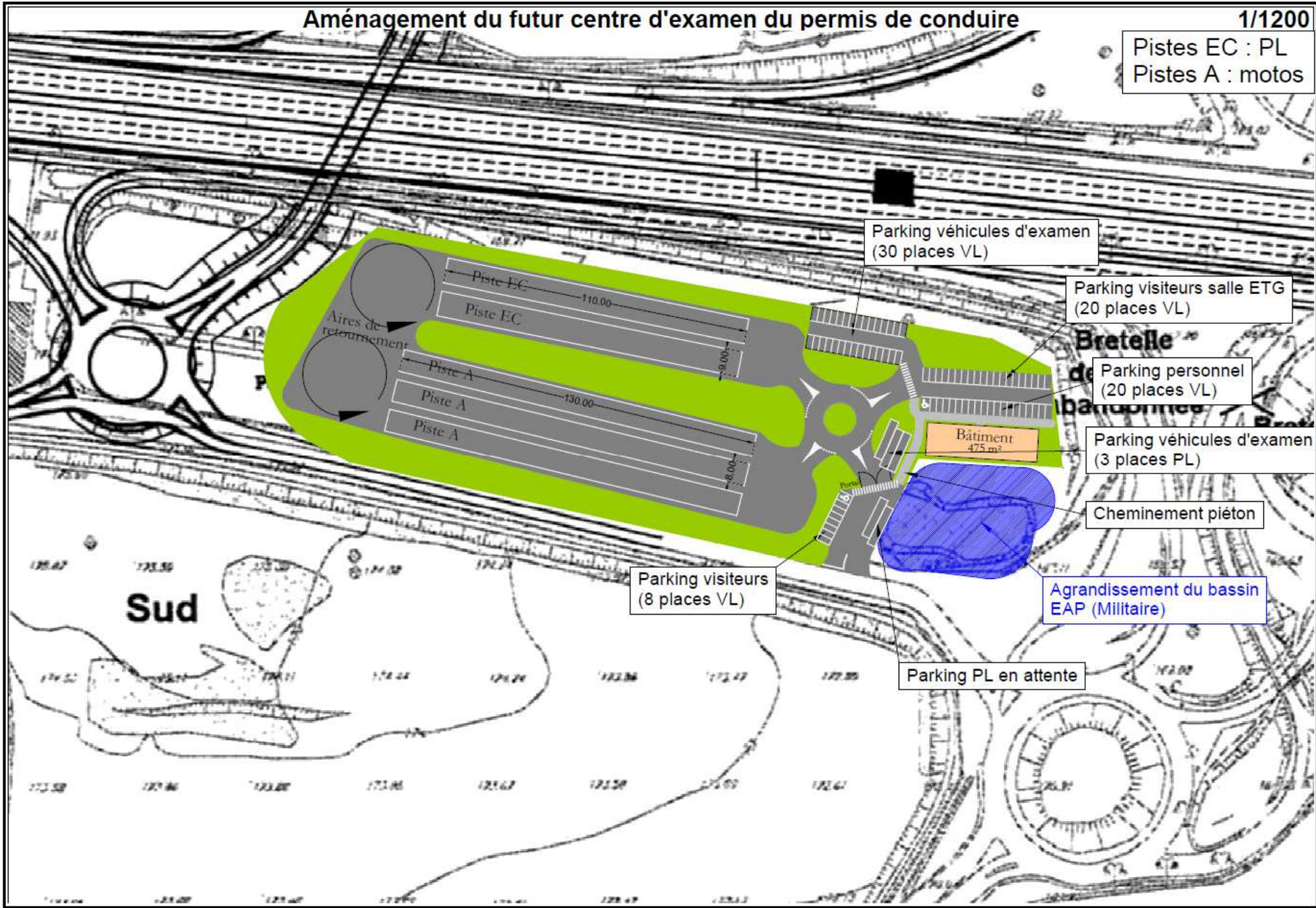
- Un passage piétons et un cheminement piéton au sud de la voie militaire jusqu'au giratoire du Val de Grâce,
- Le basculement des cycles sur la voirie.

Cet aménagement est compatible avec le projet de la ville de Vélizy-Villacoublay qui a pour objectif la réalisation d'une piste cyclable sur la route militaire entre la RD53 et le rond-point du Val de Grâce. La première tranche des travaux de cette piste cyclable sera réalisée en 2013.

Ce futur aménagement en faveur des cycles viendra compléter l'aménagement réalisé dans le cadre du projet de franchissement de l'A86.

4.1.6. La reconstruction du centre d'examen du permis de conduire

Dans la mesure où le projet de franchissement impacte l'aire d'examen du permis de conduire au sud de l'A86, des aménagements particuliers ont été intégrés pour la reconstruction du centre d'examen prenant en compte les besoins relatifs au centre interdépartemental d'examens du permis de conduire de Vélizy-Villacoublay.



Plan d'aménagement du centre d'examen du permis de conduire

4.2 PRINCIPES D'ASSAINISSEMENT

Le projet présente un point bas sous le franchissement où vont se recueillir les eaux aussi bien en provenance du Nord que de la branche du giratoire au Sud sur laquelle se connecte l'ouvrage d'art.

Gestion des eaux au Nord de l'A86

Au Nord de l'autoroute, seuls les points bas de la bretelle d'accès à l'A86 ainsi que les voies du franchissement ne peuvent pas être raccordés à un réseau gravitaire. Un bassin enterré (381 m²) couplé à une station de relevage permettra de récupérer les eaux de ces points bas et de les acheminer sous pression dans le réseau existant.

Les autres réseaux et voiries seront raccordés au réseau séparatif pluvial existant. Lorsque cela est possible, le réseau existant sera conservé. Si nécessaire, la création d'un réseau pourra compléter le maillage de l'assainissement afin de garantir la mise hors d'eau de la voirie et la sécurité des usagers. Ce réseau pourra être soit de surface (caniveau à fente, caniveau en U couvert...) ou enterré (regards avaloirs et collecteurs circulaires).

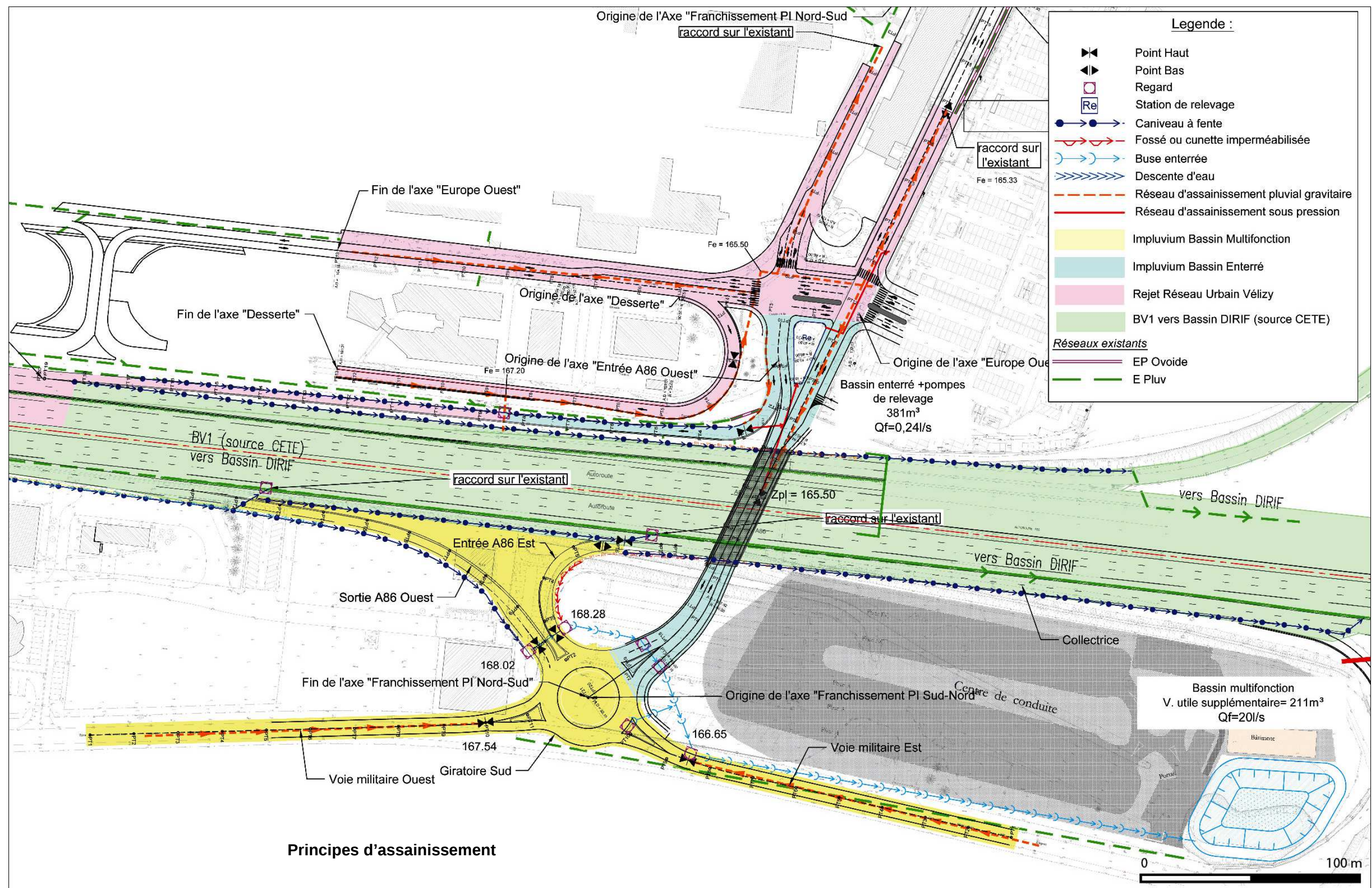
Au vu du règlement d'assainissement de la ville, il est proposé de réguler le débit en sortie du poste de relevage qui sera équipé d'un volume de stockage. Il n'est cependant pas prévu de réguler les rejets gravitaires dans le réseau.

L'hypothèse de débit de fuite en sortie de la station de relevage est de 0,7 l/s/ha. Il s'agit de l'exigence mentionnée dans le « règlement d'assainissement applicable sur le territoire de Vélizy » dans le chapitre « Eaux pluviales » : « Le rejet des eaux pluviales dans les collecteurs publics est limité à 0,7 litre par seconde, par hectare, pour une protection d'occurrence 50 ans pour les opérations d'une SHON supérieure à 1000 m² ».

Gestion des eaux au Sud de l'A86

Les eaux situées au sud de l'A86 sont envoyées vers un bassin existant, qui sera restructuré afin d'accueillir le surplus d'eau.

Les eaux de la collectrice sur la section située à l'Est du franchissement ne seront pas reprises par ce bassin multifonction, mais seront reprises par le réseau d'assainissement actuel de l'A86.



4.3 INSERTION DU PROJET DANS L'ENVIRONNEMENT

4.3.1 Les contraintes d'aménagement

Un état des lieux de l'environnement complet est consultable en pièce C du présent dossier d'enquête.

Les principales contraintes d'aménagement relevé lors de l'état initial de l'environnement sont exposées ci-après :

La topographie ne constitue pas une contrainte importante toutefois la présence de l'A86 est un enjeu fort en terme d'aménagement et le manque d'emprise foncière et une variable importante dans le choix de l'assainissement.

En terme d'hydrogéologie, la zone d'étude se situe au contact de la nappe des sables de Fontainebleau qui alimente en partie la Bièvre. Compte tenu de la présence de nappe phréatique sous-jacente, on constate une vulnérabilité forte localement. Une étude géotechnique a permis de préciser la profondeur de la nappe et l'absence de risque vis-à-vis du projet.

La zone d'étude est dans le bassin versant de la Bièvre. En raison de la qualité de ses eaux et de son débit soumis au régime des crues, ce cours d'eau peut être considéré comme une contrainte vis-à-vis d'un aménagement routier. L'objectif de qualité du cours d'eau devra être respecté.

La zone d'étude est en zone urbanisée et imperméabilisée, le milieu naturel est très peu présent et il n'y a pas d'enjeu écologique. L'A86 constitue une coupure ne permettant pas de continuité écologique entre le nord et le sud.

La réglementation en matière d'archéologie préventive sera respectée : présence d'éléments archéologiques sur le territoire communal.

Les activités industrielles et commerciales composent l'essentiel de l'occupation du sol de la zone d'étude et on constate une importante dynamique liée en partie à l'arrivée du Tramway Vélizy-Viroflay.

L'aérodrome militaire au sud de l'autoroute occupe un espace important au sud de l'A86 et présente des contraintes pour le projet en termes de surface et de servitudes. Il s'agit d'un espace non accessible et les services de l'armée ont formulé des contraintes à intégrer dans la conception du projet.

Il y a quelques équipements concernés par la zone d'étude en particulier l'IUT (Institut Universitaire de Technologie - Établissement de l'université de Versailles Saint-Quentin-en-Yvelines), avenue de l'Europe. L'accessibilité aux équipements devra être maintenue.

Des dysfonctionnements en matière de trafic sont actuellement relevés sur la zone d'étude. Compte tenu de la localisation du projet et des trafics relevés, le phasage de l'opération devra faire l'objet d'une attention toute particulière.

L'A86 est un réseau autoroutier fortement emprunté par les franciliens. A ce titre, l'exploitation du réseau durant la période des travaux est une contrainte forte dans le choix de l'aménagement.

Afin de respecter la réglementation en matière d'infrastructure routière, une étude acoustique et une étude air ont été réalisées pour définir d'une part l'environnement sonore actuel et les implications de l'aménagement projeté ainsi que les éventuelles mesures compensatoires à mettre en place et d'autre part les effets du projet sur la qualité de l'air.

En termes de risques technologiques, industriels et liés aux activités humaines, la zone d'étude est concernée en périphérie par le transport de matières dangereuses et par la présence de canalisation de gaz dans la zone d'étude. Les centres commerciaux présents dans la zone d'étude sont classés en ERP (Etablissement Recevant du Public).

Le maintien des accès et de la continuité des circulations routières et des liaisons douces pendant les travaux constitue une contrainte forte en raison de l'environnement du site.

Les activités industrielles et commerciales composent l'essentiel de l'occupation du sol de la zone d'étude en particulier au nord de l'A86 qui constitue une zone fortement contrainte pour l'aménagement. La réalisation du projet devra veiller à réduire au minimum la gêne pour les activités riveraines et garantir les accessibilités.

Au sud de l'A86, l'aérodrome occupe un espace important et constitue une source de contraintes pour l'environnement. Il s'agit d'un espace non accessible.

Enfin, dans la zone d'étude, il y a également un centre d'examen du permis de conduire qui devra être pris en compte dans le cadre du projet.

Le dévoiement des réseaux existants constitue une opération préalable indispensable pour libérer les emprises d'appui ou de terrassement pour l'ouvrage définitif ou une portion de cet ouvrage (fondations, soutènement...). L'avenue de l'Europe au nord est particulièrement encombrée par les réseaux des concessionnaires et d'assainissement. Par ailleurs des réseaux électriques sont présents aux abords de l'A86 et ceux-ci devront être déviés ou soutenus provisoirement ; un phasage complexe est prévu.



4.3.2. Les impacts du projet et son insertion

La réalisation de l'opération va nécessiter des terrassements importants. Les travaux seront précédés de reconnaissances ciblées et adaptées selon les solutions de franchissement et/ou de fondations.

Les travaux s'inscrivent dans un site urbain donc sensible. Les nuisances de riveraineté concernent essentiellement les commerces et activités les plus proches du site des travaux et les usagers (automobilistes, piétons ou cyclistes).

Compte tenu de la localisation du chantier, l'opération fera l'objet d'un phasage détaillé visant à limiter au maximum la gêne sur la circulation et les activités du secteur.

Au préalable, une dépollution pyrotechnique sera nécessaire. En effet, les travaux vont nécessiter des terrassements dans un secteur situé en bordure de l'aérodrome de Villacoublay qui a été fortement bombardé lors de la seconde guerre mondiale.

Un rapport géotechnique a permis de préciser le contexte géologique et hydrogéologique de la zone d'étude. Le niveau de la nappe a été mesuré à 41 m de profondeur environ correspondant au niveau de la nappe des sables de Fontainebleau. Le projet est donc sans incidence sur la nappe.

Le projet prévoit la mise en place d'un système d'assainissement permettant de retenir localement les eaux de ruissellement et de limiter les volumes rejetés en aval, la réalisation de deux bassins de rétention permettant l'écroulement des débits de pointe ruisselés afin de ne pas aggraver la situation par rapport à l'existant et la récupération des eaux pluviales polluées dans des bassins de rétention équipés d'un traitement de type décanteurs-déshuileurs afin de piéger une partie des pollutions chroniques, saisonnières ou accidentelles.

L'opération fait l'objet d'une procédure au titre de la loi sur l'eau, le dossier reprendra l'ensemble des mesures mises en place pour la préservation de la ressource en eau.

S'inscrivant sur des terrains en milieu urbain, le projet a peu d'impact sur le milieu naturel et est situé dans un secteur soumis à une circulation dense et donc peu favorable au développement d'un habitat faunistique ou floristique.

Au sud de l'A86 le secteur est moins urbanisé qu'au nord, avec notamment la présence de l'aérodrome et de grandes surfaces enherbées, cependant, il s'agit d'espaces anthropiques sans intérêt écologique.

L'opération d'aménagement du diffuseur sur l'A86 à Vélizy-Villacoublay a un impact sur le foncier.

Au nord, le restaurant « Courte Paille » est directement impacté et sera démoli et remplacé par un carrefour à feux.

Une adaptation du bâti sur la frange centrale de l'avenue de l'Europe nord est nécessaire afin de conserver les usages de ces bâtiments. Il est nécessaire de reprendre convenablement l'intégralité des raccordements routiers et piétons des parcelles privées au futur projet sur l'avenue de l'Europe Ouest pour en assurer les continuités (rétablissement des entrées/sorties tous modes pour chaque bâtiment).

Au sud de l'A86, le projet impacte les terrains militaires. Deux bâtiments militaires devront être démolis. Le projet impacte également le centre d'examen du permis de conduire qui devra être reconstruit dans le cadre de l'opération.

L'opération intègre le rétablissement de l'ensemble des accès riverains.

L'aménagement intègre le maintien de l'activité pendant les travaux et le rétablissement de l'accessibilité à l'ensemble des bâtiments. Seul le restaurant Courte Paille doit être détruit pour permettre la réalisation de l'ouvrage.

L'aménagement du diffuseur sur l'A86 permettra d'améliorer les conditions de circulation dans la zone d'étude en soulageant le réseau magistral. Le cœur de l'échangeur A86/N118 sera soulagé de tous les trafics de desserte locale qui peuvent se répartir et échanger sans mobiliser l'échangeur autoroutier. Le projet présente un impact positif en termes de lisibilité, sécurité et fluidité. Enfin, la possibilité de pouvoir aménager deux voies de circulations dans le sens sud-nord à l'horizon 2030, permet d'assurer la fluidité à long terme.

La réalisation du projet améliorera les conditions de sécurité des transports. Le site est très urbain et l'ouvrage permettra une traversée de l'A86 qui garantira la sécurité et le confort des usagers piétons ou cycles. Le projet permettra d'améliorer la sécurité sur A86 en éloignant les bretelles d'entrée et de sortie de l'actuel échangeur A86-RN118 et augmentant la longueur de l'entrecroisement.

Pour mieux appréhender, l'impact du projet sur le milieu humain en phase exploitation, des études spécifiques sur l'air et le bruit ont été menées dans le cadre de l'étude d'impact.

L'étude « air et santé » réalisée dans le cadre du projet montre que la réalisation du projet de diffuseur, à l'horizon 2030, aurait peu d'impacts sur la qualité de l'air, excepté localement une légère amélioration au droit de l'échangeur entre l'A 86 et la N 118 et au nord de celle-ci, ainsi qu'une légère dégradation au droit de l'avenue de l'Europe, dans son tracé parallèle à l'A 86, et, de fait, au droit du diffuseur projeté.

Concernant l'environnement sonore, l'étude de bruit a démontré que le secteur était déjà très bruyant et que le projet n'aura pas d'impact significatif. Toutefois, l'étude préconise que la façade Sud de l'hôtel Mercure, située en bordure de l'axe « Europe Ouest » (avenue de l'Europe), devra faire l'objet d'un diagnostic de l'isolement existant, permettant de définir avec précision si des travaux de protection acoustique sont à prévoir ou non le cadre du projet de franchissement de l'autoroute A86 à Vélizy. Il est possible que les fenêtres existantes permettent déjà d'atteindre l'objectif d'isolement. Aucun traitement acoustique n'est alors à mettre en œuvre.

Le choix de retenir un aménagement en passage inférieur a un moindre impact au niveau visuel sur la zone d'étude. Toutefois le projet est accompagné d'une insertion urbaine qualitative pour permettre d'intégrer l'ouvrage dans un environnement urbain dense.

En terme de patrimoine, le Service Régional de l'Archéologie a indiqué que le projet était susceptible de porter atteinte à la conservation du patrimoine archéologique et que des prescriptions archéologiques préventives pourront s'avérer nécessaires.

Des déviations temporaires de certains réseaux enterrés et aériens (câble de communication, eau, électricité) seront réalisées avant les travaux liés au projet proprement dit.

4.3.3. Les avantages induits du projet

L'aménagement du diffuseur sur l'A86 complète le système d'échange actuel et le maillage du réseau local en reliant, via un nouveau franchissement de l'A86 sur la commune de Vélizy-Villacoublay, les secteurs Nord et Sud de l'A86.

Les conditions de circulation seront ainsi améliorées dans la zone d'étude en soulageant le réseau magistral. Le cœur de l'échangeur A86/N118 est soulagé de tous les trafics de desserte locale qui peuvent se répartir et échanger sans mobiliser l'échangeur autoroutier.
Le projet présente un impact positif en termes de lisibilité, sécurité et fluidité.

Le projet permettra d'améliorer l'accessibilité vers l'ouest en direction de Versailles sur l'A86.

A terme, l'aménagement du diffuseur sera bénéfique pour les activités de la zone d'étude (INOVEL PARC, Centre Commercial Régional Vélizy 2), favorisant les échanges et améliorant les conditions de circulation du secteur.

Le projet permettra d'améliorer la sécurité sur A86 en éloignant les bretelles d'entrée et de sortie de l'actuel échangeur A86-RN118 et réduisant la longueur de l'entrecroisement.

Le projet a un impact positif sur les circulations douces en les favorisant et en sécurisant les itinéraires. Le projet est également compatible avec le projet de la ville de Vélizy-Villacoublay qui a pour objectif la réalisation d'une piste cyclable sur la route militaire entre la RD53 et le rond-point du Val de Grâce. La première tranche des travaux de cette piste cyclable sera réalisée en 2013.
Ce futur aménagement en faveur des cycles viendra compléter l'aménagement réalisé dans le cadre du projet de franchissement de l'A86.

4.4 EXPLOITATION ET ENTRETIEN DE L'AMENAGEMENT

L'exploitation et l'entretien de la route est définie par les trois actions suivantes :

- maintien de la viabilité
- gestion du trafic
- aide au déplacement (sécurité, confort)

En ce qui concerne le franchissement sous l'A86, les interventions seront minimales au regard de l'ouvrage et concerneront essentiellement la signalisation.

La gestion du trafic n'appelle aucun dispositif particulier dans le passage souterrain.

L'aide au déplacement concerne exclusivement l'éclairage. Pour cet ouvrage, le dispositif est autonome.

L'ouvrage d'art (ouvrage portant l'A86) sera exploité et entretenu par les services de l'état.

Pour les voiries autoroutières et nationales, l'exploitation et l'entretien seront assurées par l'Etat.

Les voiries communales seront exploitées et entretenues par la commune de Vélizy.

La commune assurera aussi l'exploitation et l'entretien du bassin enterré avec la fosse de relevage.

L'exploitation de la fosse de relevage consiste principalement à s'assurer du bon fonctionnement des pompes.

L'exploitation et l'entretien du bassin multifonction (zone militaire) sera précisé dans le cadre du dossier loi sur l'eau.

4.5 CLASSEMENT – DECLASSEMENT

Le classement – déclassement des voies est traité à la pièce F du présent dossier d'enquête.

5. PLAN GENERAL DU PROJET

Plan de la solution retenue en format A0



6. ESTIMATION SOMMAIRE DU PROJET ET SON FINANCEMENT

6.1 ESTIMATION SOMMAIRE DU PROJET (VALEUR AVRIL 2010)

Le montant total de l'opération est estimé à 47,6 M€ (valeur avril 2010). Ce montant se décompose comme suit :

Etudes	4,4 M€ HT
Travaux (dont 1,6M€ centre d'examen du permis de conduire)	30,9 M€ HT
Total HT études et travaux	35,3 M€ HT
TVA (19,6%)	6,9 M€ HT
Acquisitions foncières (non soumis à TVA)	5,4 M€
TOTAL TTC	47,6 M€ TTC

6.2 FINANCEMENT DE L'OPERATION

Le financement n'est pas arrêté à ce jour. Un plan de financement est en cours d'élaboration.

7. CALENDRIER PREVISIONNEL

A l'obtention de l'arrêté de Déclaration d'Utilité Publique, un marché de maîtrise d'œuvre sera lancé.

Le démarrage des travaux est envisagé mi 2016 pour une mise en service de l'opération fin 2017.

